

MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE GERÇEKLEŞTİRİLEMEYEN BİR PROJE: ŞARKÎ ANADOLU DEMİRYOLU PROJESİ VE BU PROJEDE HARPUT SANCAĞININ ROLÜ

Prof. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK^Σ Yrd. Doç. Dr. Sevim ERDEM^{ΣΣ}

Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Rusya'ya yenilmesi sonucu Batılı Devletlerin araya girmesiyle, Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Bu Antlaşma her yönüyle, Osmanlı Devleti için büyük bir yıkım olmuştur. Antlaşmanın 61. Maddesinde, Anadolu'daki vilayetlerin bazılarında ıslahat yapılmasını istemekteydi. Bu konuda, İngiltere, Fransa ve Rusya 1895'te hazırladıkları layihayı, Osmanlı Devleti'ne takdim etmişlerdir.

Osmanlı Devleti, bu dönemde Anadolu Şark Vilayetlerini kaldırmak için çaba sarf etmiştir. Çünkü tarihi süreç içerisinde, Anadolu'nun bu coğrafyası, yeryüzü şekilleri ve coğrafi faktörlerden dolayı, birçok imkândan mahrum kalmıştı.

Meşrutiyet döneminin önemli icraatlarından biri de, Şarkî Anadolu Demiryollarının inşası ve işletilmesi için müzakereleri başlatmasıdır. Bu imtiyaz için çok fazla miktarda başvuru olmuştur. Şarkî Anadolu Demiryolu Hattı Güzergahı için düşünülen birinci hat, Sivas'tan başlayıp, Harput, Diyarbakır ve Bitlis'ten geçerek, Van Gölü'nün kuzeyinden veya güneyinden Van'a doğru uzatılacaktı. Yapılan müzakerelerde, bu hattın daha karlı ve kazançlı hatlar olduğundan, bu güzergâh onaylanmamıştı. İkinci güzergâhta ise; Sivas olmayıp, bu hat, Harput'tan başlayıp, Ergani, Diyarbakır ve Bitlis'ten geçerek, Van Gölü'nün kuzey veya güney sahilini takiben Van Vilayeti'ne ulaşacak veya Van Gölü'nden yapılacak vapur ulaşımı vasıtasıyla hat uzatılacaktı. Ayrıca hat, Harput'tan ayrılıp, Ceyhun Vadisi'ni takiben, Yumurtalığa ve Harput-Van hattında tayin edilecek bir noktadan, Musul-Kerkük ve Süleymaniye'ye uzanacaktı.

Bu tebliğde, Meşrutiyet döneminde, ele alınan ancak gerçekleştirilemeyen, Harput Sancağından geçirilmesi düşünülen, başlıca demiryolu projeleri ele alınmış ve daha önceki demiryolu projelerinde de Harput'un durumu ortaya konulmuştur.

• Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fak.Tarih Bölümü, ELAZIĞ

•• Bitlis Eren Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, BİTLİS

GİRİŞ

Batıya açılma, sadece Osmanlı Devleti'nin ihtiyacının bir sonucu olarak ortaya çıkmamıştır. Osmanlı yöneticilerinin, Avrupa kültürüne duyduğu ve Lale devrinde somut örneklerini vermeye başlayan batıya yöneliş, başta Fransa olmak üzere merkantilist Avrupa ülkelerinin genişleyen üretim ve ticaret hacminin gerek duyduğu, yeni pazarlar bulmak amacıyla Doğu'ya yönelmesiyle de karşılık bulmuştur.

Bölgelerarası ticaret önemli bir değişme göstermiş, tarımsal ürünlerin Avrupa'da hızla gelişen endüstrinin talebi sonucu, dış ticarete kayması mal akımı ilişkilerinde ve yönünde önemli bir değişime sebep olmuştur. Bu işleyiş kendi akım sistemini de birlikte getirmiş ve XIX. yüzyıl sonunda yeni bir ulaşım teknolojisinin ürünü olan demiryolunun Anadolu'ya girişi bu şartlarda gerçekleşmiştir.

Osmanlı devletinde, Tanzimat'tan beri özellikle bayındırlık alanında büyük bir gayret ve ilerleme görülmekteydi. Bu ilerleme, Meşrutiyet döneminde de artarak devam etmiştir. Ancak bu ilerlemeye sekte vuran önemli unsurlar bulunmaktaydı. Devlet bütçesinin yetersiz oluşu, bu gelişimi engelleyen en önemli unsurdur. Belli harcamalardan kesinti yapılsa bile Avrupa'nın kara ve deniz alanındaki gelişmelerini takip etmek, Devlet bütçesinin içerisinde bulunduğu bu mali durumla imkânsız gibiydi. Hatta gün be gün ihtiyaçlar artmakta, devlet bütçesindeki açıklar da fazlasıyla artış göstermekteydi¹.

Devlet bütçesinin yetersiz olduğu göz önüne alınarak, Osmanlı tebaasının nasıl geliştirilebileceği, refah düzeyinin ve saadatinin nasıl değişebileceği ve memleketin servetinin nasıl artırılabilirliği sorularına cevap aramak gerekmekteydi.

Bu dönemdeki en önemli meselelerden biri de ulaşım nakliyesinin oldukça güç şartlarda yapılabilmesidir. Halkın elinde bulunan mal ve eşyanın fiyatı, alındığı yerden gittiği iskeleye kadar, 3-4-5 hatta daha yukarı miktarda pahalıya gitmekte, ancak köylünün eline geçen para oldukça az olmaktaydı. Oysa nakliyeye verilecek hız ile köylünün elinde daha fazla kazanç kalacak ve ticareti ve ziraatı daha da geliştirecekti. Halkın elinde bulunan servet, yıllık olarak biraz daha artacak, belki de bu artış 3-4 misli

¹ "...Memâlik-i Mahrûsâ'da şömendiferler tahdîd edilse de bu husûsâtın Memâlik-i Avrupa kısmında icrası Rus Muharebesi netîcesi olarak husûle gelememiş ve el-yevm Asya-yı Osmânî için dahi bir muntazam plan görülememiştir..." **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.) 12/33, Miladi 1877.**

kıymetinde olacaktı. Nakliyenin sağlayacağı fayda, sadece bununla da sınırlı değildi. Demiryolu, geçtiği güzergâhtaki arazinin kıymetini de artırmaktaydı. 100 kuruş etmeyen arazi, ulaşım ile 300 kuruş kıymet hâsıl ederek, serveti biraz daha artıracaktı.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Avrupa sermayesi kendisine mahalli kullanım alanları aramakta ve ülkemize çok sayıda nafıa alanında yapılacak yeni tesisler için birçok sermayedar, imtiyaz talebinde bulunmaktaydı. Sanayi İnkılâbına geçişle birlikte hammadde ve pazar arayışına giren emperyalist devletler, XIX yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devletinden demiryolu imtiyazı alabilmek için uğraş vermişlerdir. Bu devletler farklı gereksinimler ile demiryolu imtiyazı alma gayreti içine girmiş olmakla beraber, Osmanlı topraklarında bulunan zengin petrol yataklarını içine alacak şekilde nüfuz alanlarını genişletmeye çalışmışlardır. İngiltere ve Fransa gibi devletlere XX. yüzyılın başında Chester Projesi ile Amerika da dâhil olmuştur.

Bu dönemde, çok sayıda devlet gibi Amerika da kendi imal ettiklerini korumak amacıyla, Gümrük Kararnamesi'ni ilan etmiş, dışarıdan kendi ürettiği mal türünde olan ürünlerin girişine engel olmuştur. Bu da Avrupa'nın, Osmanlı Devleti'ne olan ihtiyacını fazlasıyla artırmaktaydı. Osmanlı Devleti bu durumdan istifade etmiş, kötü şeylerden iyi sonuçlar çıkmasına örnek teşkil edecek bu durumla, ülkenin nafıalaşmasına imkan sağlamıştır. Osmanlı idarecilerine göre, sermayedarlar ülkemizde yer bulamadıkları takdirde, Afrika ve Asya ülkelerine müracaat fikrine düşeceklerdi ve dolayısıyla bu fırsatı kaçırmamak gerekiyordu². Ancak şu gerçek de göz ardı edilmemeliydi. Osmanlı Devletinin bu sermayeye yani Avrupa sermayesine ihtiyacı olmasının yanı sıra, Avrupa için de Osmanlı Devleti oldukça önemliydi³.

² BOA. Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

³ "...Mösyö Kaula İzmid'den Ankara'ya kadar mümtedd olan hatt üzerinde icrâ etdirdiği istikşâfâtın neticesini hak-pâyı hazret-i padişâhiye biz-zât¹ arz ve takdîm ederek şu icrâ²at-ı ibtî³dâ'ye ile hatt-ı mezkurun keşf defterleri hakkında irâdât-ı şâhâneye tahsîl etmek arzusunda bulunduğu lütf ve inâyet-i mekkâre-i şâhâneleri Mösyö Kaula bendeleri hakkında yine bâ-dirîğ buyurulduğu takdirde mumâ-ileyh kendisini en mes⁴ud ve bâhtîyâr bezgân-ı mülükâneden⁵ add eyleyeceği gibi menâfi⁶-i devlet husûsunda ibrâz-ı hidmeti ve sadakat olunduğundan... vebi'l-hasr-ı emr ve irâdât-ı şâhânelerine hazır ve amâde bulunduğuma arz-ı cera⁷it olunur ol-babda emr ve fermân hazret-i men-lehü'l-emrindir" BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafia Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 2/18, H. 1305 L. 12 (22 Haziran 1888).

İmtiyaz sırasındaki **Teminat Sistemi** devlet bütçesi için önemli bir açık oluşturmakla birlikte başka çare de görünmemekteydi⁴. Demiryolu ve tramvay gibi vesaire taşımacılık imtiyazlarında, teminat akçesi taahhüdü, Devlet hazinesine büyük bir yük olmakla birlikte, bu taahhüdün dehşet verdiği ölçüde korkunç olmadığı da görülecektir. Zira devletin sözü, hattın tamamlanmasından sonra başlamaktaydı. Tabii ki, ilk senelerde hat iyi çalışmayıp halkın kullanım alışkanlığı kazanmasına kadar devlet açık vermemekteydi. Ama kısa süre sonra görülmüştür ki, demiryolları sayesinde aşar geliri artış göstermiştir. Dolayısıyla daha çok üretilecek daha fazla vergi verilecek ve bu artış sürekli olarak devam edecekti.

Belki de devlet için hiçbir gelir sağlamadığı yerden bile hâsılat alınarak, bütçeye katkı sağlanmış olacaktı. Devlet ilk başlarda fedakârlıkta bulunmuş olsa bile, zaman içerisinde bu açık kapanmış olacaktı. Devletin demiryolları konusundaki en büyük fedakarlığından biri 1878’te kumpanyaların kurulum aşamalarında, **Dahili ve Gümrük vergisinden** muaf tuttuğuna dair kanun yayınlamasıdır⁵. Ancak devlet daha sonraki yıllarda çıkardığı kanun ve nizamlarla bu muafiyetliklere sınırlamalar getirmişti⁶.

Zamanla kilometre teminatının yerini başka bir muafiyet almıştır. ilk defa Samsun’dan Sivas’a kadar inşa edilecek demiryolu imtiyazını alan Mösyö Döparşink, yeni bir teminat türü ortaya atmıştı. Buna göre bölge, aşar vergisinin fazlasının yarısına (%50) ortak olmuştur. Devlet buradan yarı miktarda aşar vergisi dahi elde edemezken, bu imtiyaz sayesinde imtiyaz sahibi bir an evvel kar elde etmek için yolu tamamlayacak ve aşar vergisi ne kadar fazla olursa imtiyaz sahibinin eline de o kadar miktardaki kazanç geçecekti.

Demiryolları, Osmanlı tebaasının ve hazinesinin menfaatine hizmet eden ortak mal durumundaydı. Bu sebeple demiryolların sağlayacağı

⁴ Osmanlı devletinin sözleşme yaptığı demiryolu inşa ve işletmesi kumpanyalarının istihhaklarının kilometre garantisi üzerinden gelirlerinin ödenmesi işi, Düyun-u Umumiye idaresince yerine getirilmekteydi. Kilometre teminatına haiz hatlar: Selanik-İstanbul, Selanik-Manastır, İzmir-Kasaba ve uzantısı, Anadolu Demiryolu hattıdır. Teminatsız hatlar ise: İzmir-Aydın ve uzantısı, Mersin-Adana, Yafa-Kudüs, Mudanya-Bursa ve Beyrut-Şam-Havran hatlarıdır.

⁵ “...Temüryolu ve müteferri’âtının inşa’at-ı ibtidâ’iye ve tevsî’atı için her nereden olursa olsun celb edilen edevat her guna dahilî vergüden ve gümrük resminden mu’afdır...”**BOA. Ticaret Defteri (T.) 2302**, 15 Şubat 1293 (27 Şubat 1878), s. 96.

⁶ “...Bi’l-umûm Umûr-u Nafı’a Şirketlerince inşa’âtı hitâm bulduktan sonra celb olunacak edevat ve malzeme-i inşa’iye resm-i gümrüğe ta’bidir...”**BOA. T. 2302**, 11 Eylül 313 (23 Eylül 1897), s. 95.

menfaati göz önüne alarak, devlet halkına yeni bir vergi koymaktan geri kalmamıştır.

İmtiyaz projelerinin birçoğunda çeşitli muafiyetlikler ve haklar talebinde bulunanlar olmaktadır. Bazen devlet, teminat olarak güzergâhlarda bulunan maden, taş ocakları ve ormandan istifade hakkını da taahhüt olarak vermektedir⁷. Bazen de 40-60-100 kilometrelik alandaki arazinin kullanımına izin verebilmektedir. Arazi kullanımları sırasında mukavelenamelerde, bu arazinin hangi amaçla kullanılacağı açıkça belirtilmekteydi⁸. Devletler arasındaki kıyasıya rekabet, bu dönemde demiryolu hatlarına da yansımıştı. İmtiyaz sahibi Devletler sık sık kendi hakları dahiline yakın yerlerde, bir başka devlete aynı nitelikte veya farklı nitelikte hakların verilmesine engel olmaya çalışmışlardır.

I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı topraklarında en fazla yabancı sermaye yatırımı demiryolları sektörüne yapılmıştı. Oldukça karlı bir yatırım olan demiryolu imtiyazı ile Batılı devletler ülkede bulunan ucuz hammaddeden istifade etmişler, demiryollarının yapımından sonra yatırım yaptıkları bölgenin ihtiyacına göre hammadde ve gıda maddelerinin üretimini artırarak ihracat yapma imkânını bulmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin topraklarında demiryolu yapmak için ilk girişimi başlatan İngiltere olup, 1850'lerden itibaren Batı Anadolu'da etkinliğini artırmıştı. 1890'lı yılların başından itibaren de Fransa'nın, Suriye ve Filistin'de etkinliğini arttığı görülmüştür. Yine aynı dönemde İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya ile XX. yüzyılın başında Bağdat Demiryolu yapımının başlaması ile birlikte bu devletlerin arasına Almanya'da katılmıştı. XX. yüzyılın başında ise Chester Projesi ile Amerika da bu devletlere dâhil olmuştur⁹.

I. MEŞRUTİYET DEVRİ DEMİRYOLLARININ İŞLEYİŞ SİSTEMİ

1. Demiryolu Yapımında İzlenecek Yollar

Osmanlı Devleti, ülke genelinde ulaşım alanında yaptıracığı hizmetlerde, ilk olarak teminatlarda, kilometre garantisi taahhüdünü

⁷ BOA. Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

⁸ BOA. Y. PRK. TNF. 6/73, (Tarihsiz).

⁹ Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue*, 2010, s.288-289.

vermişti. Ancak devlet, zamanla teminat akçesine yeni alternatifler bulmakta gecikmeyecektir. Bunlardan biri de imtiyaz usulü garantisidir.

Ulaşım alanında imtiyaz talebinde bulunanların talepleri, ilk başta Nafia Nezaretince değerlendirmeye alınmakta, bir mahzur görülmediğinde talep müzakere edilmekteydi. Herhangi bir iki noktada, demiryolu yapımına karar verilmiş ise Nafia nezareti genel masrafı hesap ettirirdi. Bu hesaplama yapıldıktan sonra, müteahhidin taahhüdüne karşılık olarak %10 kadar zam yapıp, bu iki hesaptan sonra ortaya çıkan toplam üzerine faiz kararlaştırılırdı. Müteahhit hattın tamamını ya da kısmî olarak açtıkça kararlaştırılan miktardaki faizi aşar vergisinden alırdı.

Hatlar işlemeye başladıkça, elde edilen gelirin gayr-i safi %45'i işletme masrafı olarak imtiyaz sahibine verilirdi. Ancak %45'lik miktar da taahhüt edilen faizi karşılayamazsa, devlet fazla aşardan tamamlamak zorundaydı. Geriye kalan %55'lik miktar da devlete ait olurdu. Ancak elde edilen kazanç beklenilenden fazla çıkarsa, devlet ve imtiyaz sahibi bu miktarı aralarında pay edeceklerdi. Devlet demiryolu imtiyazında, İşletme sahibine bu sistemle masraf ve genel kazancın faizini de verecekti. Demiryolların muhafazası için tayin edilecek iki komiserin maaşı, devlet tarafından karşılanırken, oluşturulacak teftiş komisyonlarının üyelerinin masrafı ise imtiyaz sahibine ait olacaktı. Devlet verdiği imtiyazı 30 yıldan sonra ihtiyaç duyarsa, şartnamedeki şartlara uygun olarak satışını yapabilecekti. Eğer 30 yıl dolmadan satmak isterse, geriye kalan yıllar için faiz üzerine %1 zam yapılarak devlet satışı gerçekleştirebilecekti¹⁰.

Devlet eliyle yapılması önemli olanlar ile memleket ahalisi tarafından yapılacak demiryolu inşasında, kendilerinin hissedar olmasıyla yapılacak demiryollarında iki yol izlenilmekteydi:

İlk yolda, talip veya devletçe lüzumu görülen demiryolu hattının iki nokta arasındaki masraf, Nafia Nezareti tarafından belirlenmekteydi. Masraf belirlendikten sonra faizi ve devlet hazinesine ödenmesi gereken yıllık miktar belirlenerek, ona göre müteahhide yapılması için verilirdi. Yıllık gelir ve faizlerin belirlenmesinden sonra, aşar fazlasından ne miktar alınacağı da tespit edilerek, Düyun-u Umumiye'ye ödenecek meblağ da belirlenmiş olurdu. Tabii ki aşar fazlası ne kadar olursa, Düyun-u Umumiye'ye olan borç da o kadar çabuk bitirilmiş olacaktı.

¹⁰ BOA.Y.EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

Bir diğer yol ise, istifade edecek vilayet, sancak ve kaza halklarının, devlete ait öşür miktarını, Maarif ve Nafia Bütçesi'ne yarım öşür fazladan tahsil ederek, ödeme yapmasıdır. Ancak burada da yine devlet aşarın fazlasının yarısını ve demiryolu hâsılatıyla birlikte Borçlar Dairesi'ne teslim etmekteydi. Daire, kendisine teslim olunan bu miktarlardan inşaat masrafını çıkartarak, kalanı hazineye tahsis ederek yüklenici aracılığıyla hizmetin yapılmasını sağlamaktaydı. İlk yıllarda demiryollarından gelen kazanç faize gidiyor gibi görünürse de aşar geliri artıkça ve devamlı oldukça faiz miktarı cüzi bir hale gelecekti¹¹.

2. Demiryolu İnşasında Dikkat Edilmesi Gereken Unsurlar

Demiryolların inşasında dikkati çeken ilk şart, hattın yapılacağı bölgenin, askerî harekete elverişli olmasıydı. Ticaret de elbette ki önemliydi. Ancak askerî alanda sağlayacağı menfaat, ilk sırada yer almaktaydı. Devlet demiryolları yaptırırken, güzergâhları kendi isteği doğrultusunda tayin etmek için çaba sarf etmiştir.

Yolların **dar** ya da **geniş** olarak yapılmasının fayda ve zararı uzun süre tartışılan bir konu olmuştur. Ancak fen âlimlerince ve görülen tecrübe sonuçlarına göre, **dar yolların** hiç de zannedildiği gibi tasarruf sağladığı söylenemezdi. İşletme ve masrafı, gördüğü işe nazaran **geniş yolların** işletme masrafından ziyadesiyle fazlaydı. Gördüğü iş bakımından da azdı. Dar yol yapmakta ısrarcı olmak, ülke servetinin boşa harcanmasını kabul etmek anlamına gelmekteydi. Dar yolların yapımını savunanlar ise hattın uzun tutularak, daha ilerilere götürülmesinin sağlandığını, böylece ticaret ve ziraat geliştiğini, geniş yolların yapımının büyük bir sermayeyi gerektirdiğini ileri sürmekteydiler. Ancak şu da bir gerçektir ki, dar yollarda taşınan yük-katar sayısı, geniş yollara göre daha az olmakta bu da dar yollarda bir sefer yerine birden fazla sefer yapmasına yol açmaktaydı¹².

Geniş yolların iki vagonla gördüğü işi, dar yollar üç vagonla yapabilmekteydi. Masraftan kaçınmak uğruna yapılan dar yollar, işletme esnasında, fazlasıyla masraflı olmaktaydı. Dar yolların daha uygun olduğunu ileri sürenler, bunun için yapım aşamasında toprağın tesviyesinin 45 cm noksan olarak yapılmasını da göstermekteydiler. Onlara göre, geniş yolların 300 metrenin yarısından daha az tesviye edilmesi, iniş ve yokuşlarında 20

¹¹ BOA.Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

¹² BOA.Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

mm. lik meyillerin olması bazen yolun müşkül yerlerden geçmesi geniş yollardaki masrafı artırabilmekteydi¹³.

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelinceye kadar yapılmış olan ve bu dönemde yapılmakta olan demiryollarının büyük bir kısmı **geniş yol sistemi** ile yapılmıştı. Ancak bazen **dar yol yapımına** da gidilmekteydi. Oysa ne Fransa, ne Belçika ve ne de İngiltere dar yol kullanılmamaktaydı. Sadece ana hatlarda değil şube hatlarda da dar yol tercih edilmiyordu. Zira dar demiryolları kullanışlı değildi. Demiryollarının yapımında 144 metrelik genişliğin esas alınması uygundu¹⁴.

Demiryolları yapılırken diğer dikkat edilmesi gerekenler arasında toprağın tesviyesi, eğim, alınacak aç (vagonlar birbirini takip mesafesi), hendeklerin ve suyollarının yönü de önemliydi. Hat inşasında ikinci bir hattın daha ilavesine uygun olmalı, hatların tek yön olarak değil çift yön olarak belirlenmesi gerekirdi. Herhangi bir tamir sırasında kullanılacak malzemenin en yakın mevkilerden sağlanmasına da ayrıca özen gösterilmeliydi¹⁵.

Demiryolu hatlarının kullanımın yaygınlaşabilmesi için istasyonlara doğru şose yolların varlığı da önemliydi. Devlet, artan demir hatlara bağlı olarak o bölgedeki şose yolun yapımını artırmakta, var olanların ise bakım ve onarımına ağırlık vermektedir.

Demiryolu katarlarının taşınması sırasında birtakım kazalar olabilmekteydi. Bu kazanın en erken şekilde fark edilebilmesi için her vagonun alt tarafında bir ip bulunmakta ve bu ip lokomotif üzerindeki çana bağlanmaktaydı. Oluşabilecek ayrılmalar esnasında bu ip çanı çalmakta ve böylece makinist durumdan haberdar olmaktaydı. Bir diğer yöntem ise her vagona birer hava borusu bulunmakta ve bu borular vasıtasıyla bir vagon dan diğerine hava cereyan ederek, lokomotif kısmına vardığında orada kuvvetli bir seda ile düdük çalması şeklindeydi. Vagonların raydan çıkması bazen büyük kazalarla sonuçlanabilmekteydi. Devlet bu duruma karşı tedbirli olmaya çalışmıştır¹⁶. Yolcuların güvenliği açısından demiryolu istasyonlarında katar kontrolleri yapılmaktaydı. Yolcuların mürur

¹³ BOA.Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

¹⁴ BOA.Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

¹⁵ BOA.Y. EE. 12/39, H. 22 Rebiü'l-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

¹⁶ Mecmua-ı Umur-u Nafia, H. Fi Ramazan 1302 (Haziran-Temmuz 1885), s. 266-268.

tezkerelerinin muayenesi ve kayıtları yapılmakta ve Demiryolu personeli tarafından bazen katarlar 20 dakika bekletilmekteydi¹⁷.

Raylar, demiryolu vasıtaları ile direkt temasta bulunan tekerleklerle yuvarlanma yüzeyi sağlayan, aşınmaya dayanıklı, yüksek mukavemetli, demir ve çelikten özel profillerde imal edilen demiryolu üst yapı elemanıdır. Raylar, gövde-taban ve mantar kısımlarından oluşmaktaydı. **Mantar kısmı**, tekerleklerle yuvarlanma yüzeyi sağlayan kısımdı. **Gövde kısmı** ise mantar ile taban arasında rayları birbirine cebire bağlanmasına imkân veren kısımdı. Taban ise rayların traverssilere basmasını sağlamaktaydı. Raylar ahşap veya demir traverslere oturmaktaydı. Demiryolları tabanlarında uzun yıllar, ağaç yani keresteden **taban ağaçları** kullanılmıştır. Fakat kışın don ve yağmurun tesiri, yazın ise sıcaklığın etkisiyle bu tabanlar fazlasıyla zarar görmekteydi. Tabanların yenilenmesi ise Demiryolu Kumpanyalarına yeni masraflar açmaktaydı. Rumeli Demiryolları Kumpanyası mühendisleri, Avrupa'daki demiryollarının aşama aşama taban ağaçlarının demire dönüştürülmüş olduğunu tespit etmişlerdi. Rumeli Demiryolları mühendisleri aynı sistemi, Osmanlı Devleti sınırları dâhilindeki demiryollarında da uygulamaya başlamışlardı. Demiryollarında **demirden taban ağacı** kullanılmasının zararlı olmadığı, devletin Fen Müşavirliği tarafından da onaylanmıştı¹⁸.

Demiryolu hatlarında mesafeleri ve yönleri gösteren levhalar bulunmaktaydı. Bu levhalar belli aralıklarla kumpanyalar tarafından yerleştirilirdi¹⁹. Hatların inşası sırasında deniz kıyılarına çok fazla yakın inşa edilmemesine dikkat edilirdi. Karadeniz, Akdeniz ve diğer sahillere, her zaman düşman tazyikine maruz kalabilecek durumdaydı. Şimendifer hattının sahil ile bağlantısı olmayarak, sahillerin arkasında kalan dağ ve tepelik silsilelerinden sonra inşa edilmesi tercih edilmişti. Kıyılara yapılan ulaşımın, şube hatları, tramvay hatları veya araba yolu ile ulaşımın sağlanması temin edilmeliydi²⁰.

Ulaşım anlayışında, her zaman temel olan askeri ulaşım idi. Endüstrileşme sonrası yaygınlaşan ulaşım ağında, demirin de en çok kullandığı yol, demiryolları olmuştur. Bu yolların hizmet alanı da karayolları

¹⁷ **Mecmua-ı Umur-u Nafia**, H. Fi Ramazan 1302 (Haziran-Temmuz 1885), s. 266-268.

¹⁸ **BOA. Ticaret-Nafia-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 716/62**, 1297 L. 18 (23 Eylül 1880).

¹⁹ **BOA. T. 172**, H. 19 Mart 1314 (31 Mart 1898).

²⁰ **BOA. Y. EE. 12/33, Miladi 1877.**

gibi askere yönelikti. İkinci olarak ticari amaç gelmekteydi. Ancak demiryolların hizmet alanlarını kesin kıstaslarla ayırmak mümkün değildir.

Suriye, Beyrut-Şam, Aydın-Kasaba demiryolu hatları ticarî iken, Der-Saadet-Selanik güzergâhı askerî amaçlı olarak inşa edilmişti. Fakat devletin bu dönemde içerisinde bulunduğu durum, ülkede yer yer ayaklanmalara sebep olduğundan ve Cebel-i Dürzi olaylarında olduğu gibi, Beyrut-Şam ticari hattı askeri nakliyat da kullanılmıştır. Demiryollarının başlıca kullanım alanları askeri amaçlıydı. Bunu haricinde hemen her demiryolu, bir nehir, ırmak ya da denize doğru şubelerini oluşturmakta, vapurlar ile gelen malların demiryolu istasyonları aracılığıyla ve oluşturulan şube kollarla iç kısımlara taşınması sağlanmaktaydı. Örneğin Mudanya-Bursa Demiryolu, Mudanya İskelesine kadar uzatılmaktaydı.

Demiryolları yapımı esnasında, devlet olabildiğince yapımına izin verdiği hatların tamamlanmasına çalışmıştır. Ayrı ayrı dallar, budaklar oluşturma düşüncesinde değildir, ama yine de istediği kadar başarılı olamadığını demiryolu haritalarında görmek mümkündür. Demiryolu ağlarına bakıldığında yarım kalanlar ve tamamlanamayanların oldukça fazla olduğu görülecektir²¹.

Türk Demiryolu Tarihi, 1856 yılında başlamaktadır. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir-Aydın hattına ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda vurulmuştu. Bu hattın seçimi sebepsiz değildi. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre, nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin ihtiyaç duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilir bir yöreydi. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak, Hindistan yollarının denetimi alınması bakımında da stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluşmuştu. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturmuştu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu, tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler. Üstelik km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla

²¹ BOA. Y. PRK. TNF. 5/41, H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

Osmanlı Topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmişti.

1856-1922 yılları arasında Osmanlı topraklarında şu hatlar tamamlanmıştır: Rumeli Demiryolları 2383 km normal hat, Anadolu-Bağdat Demiryolları 2424 km normal hat, İzmir -Kasaba ve uzantısı 695 km normal hat, İzmir -Aydın ve şubeleri 610 km normal hat, Şam-Hama ve uzantısı 498 km dar ve normal hat, Yafa-Kudüs 86 km normal hat, Bursa-Mudanya 42 km dar hat, Ankara-Yahşihan 80 km dar hat olmak üzere toplam 8619 km demiryolu yapılmıştır.

II. HARPUTTAN GEÇEN BAŞLICA DEMİRYOLU HATLARI VE PROJELERİ

İdarî bakımdan Harput, Osmanlı hâkimiyetine katıldığı 1516 tarihinden XIX. yüzyılın ortalarına kadar Diyarbekir Eyaletine bağlı bir sancak merkezi olarak kalmıştır. 1833 senesinde Doğu illerinin ıslahıyla görevli Mehmet Reşid Paşa, 1833 yılında Harput'a gelmiş ve bu tarihten sonra Harput. 4.Ordu'nun merkezi haline gelmiştir. Harput 1844 yılına kadar Diyarbekir eyaletine bağlı bir sancak merkezi iken, 1845 tarihinde eyalet merkezi olmuştur. Harput, Ordu ve Eyalet merkezi olduktan sonra Mezraa Köyünde askeri hastane ve kışla inşa edilmiş ve bu tarihten itibaren, Harput'taki nüfus buraya akmaya başlamıştır. Mezraa'da Kışla, Cephanelik, Telgrafhane, Mektep gibi binalar yapılmış, böylece ordu merkezinin yanı sıra idarî merkez de Mezraa'ya kaymaya başlamıştır. 1864 tarihinde yapılan idari düzenleme ile vilayet haline getirilmiştir. 1875 yılında Elaziz, müstakil mutasarrıflık ve 1879 yılında vilayet haline getirilmiştir. 1879 tarihinde vilayet teşkili üzerine vilayetin adı Ma'mûretü'l-Aziz'e çevrilmiştir. Ancak bu ad 1866-1867 tarihleri arasında Mezraa'ya verilen bir ad olup, bu tarihten sonra bütün vilayet için kullanılmaya başlanmıştır. 1888 yılında bu vilayete daha önce de Harput'a bağlı olan Malatya ve Dersim Sancakları ilave edilmiş ve üç sancaktan ibaret bir vilayet olmuştur. Bu durum Osmanlı devletinin son dönemine kadar devam etmiştir²².

Doğu Anadolu'nun klasik bir Osmanlı kazası olan Harput, tarım, hayvancılık ve küçük el sanatlarına dayanan ekonomik bir yapıya sahipti. Bu dönem içerisinde Keban ve Maden çeşitli tarihlerde idari açıdan Harput'a bağlı olmakla birlikte, ayrı bir statüye sahip olduklarından iktisadi açıdan

²² İbrahim YILMAZÇELİK “ Cumhuriyet Sonrası Elazığ'da Tarım-Ticaret ve Sanayi (1923-1938) “, **Fırat Üniversitesi Dergisi (Sosyal Bilimler)**,1989, 3 (1), s.239-241

Harput'a bir faydaları olmamıştır. Osmanlı döneminde Harput ve çevresinde başta hububat cinsleri, çeşitli sebze ve meyveler, hayvancılığa dayalı ürünler ile sanayi ürünlerine dayalı çeşitli gıda ve ihtiyaç maddeleri (boya, kösele, bez, keçe, iplik, pekmez, pestil, leblebi, helva vb.) üretilmekteydi. Ayrıca Harput'ta çeşitli esnaf gurupları kendilerine ait çarşılarında faaliyetlerini sürdürmekteydi. Harput'un en önemli ihraç maddelerini ise badem, ceviz, çekirdek, kuru üzüm, eşbabiye, dut, afyon, av derileri, ham ve mamul ipek, ham deri ve pamuk olarak saymak mümkündür. Yine bu dönemde Harput'ta iptidai şekilde de olsa el sanayi de bulunmaktaydı. Evlerde dokuma tezgâhları mevcuttu. Bu tezgâhlarda çulha tabir elden bezler dokunur ve bunlar giyimde kullanılırdı²³.

Osmanlı döneminde Harput ve çevresi coğrafi mevkii sebebiyle fazla bir ilerleme kaydedememiştir. XIX. yüzyılda Doğu bölgesinin Dünya ticarî dengesinde meydana gelen değişikliklerden en az etkilenen bölge olduğunu belirtmek gerekir. Bunun en başta gelen sebebi ise ulaşım ağlarının yetersiz olmasıdır. Karayollarının yanı sıra demiryollarının da yokluğu, bu bölgedeki ürünlerin uzak pazarlara nakledilmesini güçleştiren en önemli sebep olarak görülmektedir. Bu bölgede, XIX. yüzyılın ikinci yarısında özellikle II. Abdulhamid döneminde karayollarında bir kısım gelişmeler kaydedilmiştir. Demiryollarında ise bu bölgede Harput'un da içerisinde olduğu sahadaki gelişmeler 93 harbinden sonraki dönemdedir. Bunun birlikte demiryolları sahasında yapılmak istenenler, proje olarak kalmıştır. Bu bölgedeki demiryolu ağının işlek hale getirilmesi Cumhuriyet sonrasıdır. Cumhuriyet döneminde, ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşılması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı'dan Orta Anadolu'ya kayarken, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır. Bu politikaya göre; 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934 Elazığ, 1935 Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır.

Osmanlı devletinin son dönemlerinde, Batılı devletler kendi menfaatleri doğrultusunda Doğu bölgesine demiryolu yapmak için çeşitli projeler geliştirmişlerdir. Her ne kadar bu projeler gerçekleştirilememiş ise de daha sonraları yapılacak olan demiryollarına bir alt yapı teşkil ettiğinden, bunların bilinmesi önemlidir.

²³ İbrahim YILMAZÇELİK “ Cumhuriyet Sonrası Elazığ'da Tarım-Ticaret ve Sanayi (1923-1938) “, **Fırat Üniversitesi Dergisi (Sosyal Bilimler)**,1989, 3 (1), s.239-241

1. Teklif Edilen Demiryolu Projeleri

Üsküdar-Şarkışla-Diyarbakır-Bağdat-Basra ve Şubeleri Demiryolu Hattı

Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Rusya Devleti'ne karşı Kafkaslar ve Balkanlar istikametinde büyük bir yenilgi alması sonrasında, Berlin Antlaşması imzalanmıştı. Bu Antlaşmanın her maddesi Osmanlı Devleti açısından büyük bir yıkım arz etmekteydi.

Nitekim Antlaşmanın 61. maddesi de Anadolu'da vilayetlerin bazılarında ıslahat yapılmasını öngörüyordu. Osmanlı Devleti, bu bölgelerde ıslahat yapmak üzere hazırlıklara başlamıştı. Fakat bütün bunlara rağmen, Düvel-i Sülüs (İngiltere-Fransa-Rusya) müdahalede ısrarcı olmuş ve 1895'te hazırladıkları layihayı Osmanlı Devleti'ne takdim etmişlerdi.

Eski Hariciye Nazırı Said Paşa, bu layiha hakkında İngiltere'nin düşüncesini almak amacıyla Sefaret nezdinde ziyarette bulunmuş ve Osmanlı Devleti'nin bu layiha da bulunan bazı maddeleri kabul ve bazı teferruatlar hakkında da müzakere yapılacağını bildirerek İngiltere'nin ihtilafını bertaraf etmeye çalışmıştır. Sefir, sadece İngilizlerin değil, Fransa ve Rusya'nın da muhalif olmayacağı bir cevabın verilmesinin uygun olacağını düşünmüş ve verilecek cevapta, devletin herhangi bir zarara uğramamasına çalışmıştır. Bunun için sefirlerden, Osmanlı devletine karşı herhangi bir müdahalede bulunmaları istenmiş ve Osmanlı devletini sınırlayıcı düşüncelerinin olmadığına dair beyanlatları, Osmanlı Devleti tarafından senet olarak kabul edilerek, gönderilen layiha kabul edilmişti.

61. Maddeye göre, Anadolu'da yapılacak ıslahatlarda, İngiltere, Fransa ve Rusya müdahalede bulunabileceklerdi. Bu devletler görüşlerini, Hariciye Nezaretine bildirecekler, Osmanlı Devleti Umumi Müfettişlik adıyla bir memur tayin edecek ve böylece layihanın uygulanmasını sağlayacaktı²⁴.

Ancak devletler sadece layiha vermekle yetinmeyip, yapılan çalışmaların takipçisi olacak ve devlet de adımlarını bu doğrultuda atmaya çalışacaktı. Meclis-i Vükela'nın Ocak-Şubat 1896 tarihli oturumundaki

²⁴ BOA. Y. EE. 3/54, E. Tas. No: 1-56/15-21, (Tarihsiz), 11 Mayıs 1895. Not: Belgenin üzerinde herhangi bir tarih bulunmamakla birlikte metinde geçen tarihe yer verilmiştir.

gündem konusu Anadolu ıslahatının hangilerinin yapılmadığına dair bir muhtıra hazırlanmasıydı²⁵.

Osmanlı Devleti bütün bu gelişmelere doğrultusunda, bir an evvel Anadolu'daki Şark Vilayetlerini kalkındırmak için çaba sarf etmeye başlamıştır. Bu dönemde, Anadolu'nun bu bölgesi, coğrafi durumu ve iklim şartlarından dolayı birçok vasıttan mahrum kalmıştı. Bu arda Şark vilayetlerinde oluşturulacak demiryolu hatları için, Harbiye Nezareti'nin de görüşüne bizzat başvurulmuştu. Nitekim H.1302(1884-1885) Tarihli bir projeden anlaşıldığına göre bu proje, Harbiye Nezaretine de sunulmuş ve Osmanlı Devleti bu tarihlerde Doğu bölgesinde demiryolu yapılması konusunda çalışmalarda bulunmaktaydı²⁶. Bu projeye göre Demiryolu başlıca iki hattı takip etmekteydi.

Birinci Hat, Harput'tan başlayıp Keban Madeni-Arapkir-Erzincan üzerinden Erzurum'a ulaşmaktaydı. **İkinci Hat** de Harput'tan başlayıp, Palu-Muş-Bitlis-Siirt'ten Diyarbakır'a ulaşmaktaydı. Ayrıca Harput'un, Ergani üzerinden de Diyarbakır'a bağlanması öngörülmekteydi²⁷ (bkz. **Ek: I. H.1302 Tarihli Proje**). Bu projenin gerçekleşmemekle birlikte daha sonraları yapılan projelere kaynak teşkil ettiği anlaşılmaktadır.

Meşrutiyet devrinde ülkeyi bir baştan bir başa demiryolu hatları ile döşeme isteği dünyanın çeşitli ülkelerinden bu alanda müteşebbislerin ortaya çıkmasına sebep olmuştu. Haydarpaşa'dan başlayıp kesintisiz olarak, Basra Körfezi'ne ulaşma düşüncesi de bunlardan biridir. Fransalı, Belçikalı, Alman, İngiliz ve Avusturyalı pek çok sermayedar bu demiryolu hattını döşeme ve işletme isteğini projeleriyle açıkça ortaya koymuşlardır.

Ancak devletin tercihini Almanya'dan yana kullanması diğer devletleri büyük bir hayal kırıklığına uğratmış olsa da bu alandaki istek ve projelerinden vazgeçmemişlerdir. Mesela bunlardan, Avrupa kıtasında küçük bir alan işgal eden Belçika, Osmanlı devleti yatırımlarında kendine pazar alanı edinmeye başarabilmişti. Su, demiryolu, aydınlatma ve fabrika tesisi alanında çeşitli müteşebbisleri ülkemizde yer almaktaydılar. Bunlardan biri de Sermayedar Vekili Emil İştörut'tu. Belçika devleti adına hareket eden

²⁵ BOA. Y. PRK. TNF. 4/38, H. 1313 Ş. 14 (30 Ocak 1896). Ali Karaca; **Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa, (1838-1899)**, İstanbul-1993, s.23, 45, 64, 78.

²⁶ BOA, HRT. 2116.

²⁷ Bkz. Ek: I H.1302 Tarihli Proje. BOA, HRT. 2116.

Vekil Emil ve Projeyi hazırlayan Emil Ötger 19 Eylül 1898'de demiryolu ile ilgili bir proje sunmuşlardı²⁸. Projenin detaylarına göre:

Demiryolu güzergâhı; Üsküdar'dan başlayıp Şarkışla, Diyarbakır, Bağdat ve Basra'ya kadar kesintisiz olarak devam etmekteydi. Ayrıca iki şube açılacaktı. Biri Şarkışla-Basra yönünde diğeri ise Şarkışla-Sivas-Samsun veya Sinop limanında son bulacaktı. Hattın geçeceği diğer mahaller **Tablo I** de verilmiştir. Hattın uzunluğu: 4. 200 km. olup, Her 1 km. için yapılacak masraf:150.000 Frank olarak belirlenmişti. Her 1 km. için tahsis olunacak, Kefalet Akçesi ise 15. 500 Frank olacaktı. Toplam sermaye toplamı: 630.000.000 Frank ve Yıllık Kefalet Bedeli ise 65. 100.000 Frank olarak belirlenmişti.

Tablo I

Üsküdar-Basra Demiryolu Hattı Güzergâhları²⁹

<i>Güzergâhların Esamisi</i>			
<i>Üsküdar/Beykoz</i>	<i>Şarkışla/Kayseri</i>	<i>Diyarbakır</i>	<i>Bağdad-Basra</i>
Adanazarı	Sarkisla	Siverek	Umre (Ammara)
Üskiin	Sivas	Urfa	Forta
Bayındır	Tokad	Maraş	
Cerkes	Amasva	Yımurtalık	
Kangırı	Samsun/Sinon	<i>Divarhikir</i>	
Yozgad	<i>Sarkisla/Kayseri</i>	Mardin	
	Hekimhanı	Amudive	
	Malatya	Ezinar	
	Harput	Fişabur	
	Ergani	Musul	
		Erbil	
		Altunköprü	
		Kerkük	
		Dakuk	

²⁸ BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428.

²⁹ EK II: Demiryolu Güzergâhlarının gösterir Harita BOA. HRT.373

Belçika adına sunulan bu projenin, 1896 yılında Wilhelm Von Presse tarafından sunulan proje ile birçok açıdan benzediği görülmektedir³⁰. Doğu vilayetlerine yapılacak demiryolu projeleri içerisinde Harput önemli bir merkez olarak dikkat çekmektedir. Zira Doğu bölgesinden gerek güneye ve gerekse batıya uzanan yollarda Harput bir kesişme noktasıdır. Batılı devletler tarafından bölge, sadece tarımsal açıdan değil özellikle yer altı kaynakları açısından büyük bir öneme sahipti. Ayrıca bölgenin jeo-politik konumu da bu bölge üzerindeki hâkimiyet mücadelesini daha da artırıyordu.

Tablo II

Demiryolu Projesinin Esasını Teşkil Eden Hâsılat Cetveli

Üsküdar-Basra Demiryolu ve Şubeleri Sermaye Kaynakları ve Bedeli	
Kaynaklar	Frank
Sigara Kağıdı Satışı	8.475.957
Ergani Madenleri İşletilmesi	15.759.680
Oyun Kağıtları Vergisi	844.443.60
Rıhtım ve dok ve antrepolardan	5.000.000
Aşar geliri fazlası	8.000.000
	+ _____
Ara Toplam	38.180.080.60
İnşa olunacak hattın işletilmesinden her 1 km için 6. 500 km. x4. 200 Frank	27.300.000
	+ _____
Toplam	65.480.080. 60
Gerekli olan Kefalet Akçesi	65.100.000
	- _____
Fazla kalan miktar	380.080 60

Vekil Emil, bu demiryolu projesinin kabulü halinde devletin “...ebed-i müddet...” olacağını ve daha ileri bir iddiada bulunarak, “*bir menba’-ı samanın bir servete*” dönüşebileceğini vurgulamıştır³¹. Bu projede,

³⁰ EK II: Demiryolu Güzergâhlarının gösterir Harita BOA. HRT.373

³¹ “...İşbu proje cânibü’l-seniyü’l-cevânîb-i hazret-i mülûkdârîlerinin *şayân-ı kabul ve imtiyâzı ihsân buyurulur ise* Devlet ebed-i müddet-i ‘âliyelerinin vâridâtını eksîr edüb mülk için bir menba’-ı saman ve *serveti küşâd eyleyecektir*. Bu misüllü asâr-ı celîlin husûlî ancak

Demiryolunun yapımı sırasında gerekli olan sermayenin nereden ve ne şekilde sağlanacağı da **Tablo II** de yer almaktadır.

Bu hesaba göre proje gerçekleşirse devletin herhangi bir zararı olmamaktaydı. Tablodan anlaşıldığı üzere, elde edilecek ve kullanılacak kaynaklar arasında maden, aşar vergisi, Üsküdar veya Beykoz, Samsun veya Sinop, Basra ve Yumurtalık'ta inşa edilecek liman, rıhtım, dok, antrepolardan elde edilecek kazanç ile demiryolu hattı boyunca yapılacak **Sigara Kâğıdı ticareti** de önemli gelir kaynakları arasında yer almaktaydı³². Demiryoluna ait haritanın bir nüshası nafia Komisyonu'na gönderilmişti³³.

Ancak benzer mevkilerden geçirilecek demiryolu imtiyazını, Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi elde etmeyi başaracaktır. Bu projeler daha sonra inşası yapılacak olan Şarkî Anadolu Demiryolu'na emsal teşkil edecektir.

2. Şarkî Anadolu Demiryolları Projesi ve Diğer Projeler

Osmanlı devletinde, I. Dünya Savaşı öncesinde en fazla yabancı sermaye yatırımı demiryolları sektörüne yapılmıştı. Oldukça karlı bir yatırım olan demiryolu imtiyazı ile Batılı devletler Osmanlı devletinde bulunan ucuz hammaddeden istifade etmişler, demiryollarının yapımından sonra da yatırım yaptıkları bölgenin ihtiyacına göre hammadde ve gıda maddelerinin üretimini artırarak ihracat yapma imkânı bulmuşlardı. Osmanlı Devleti'nin topraklarında demiryolu yapmak için ilk girişimi başlatan İngiltere, 1850'lerden itibaren Batı Anadolu'da etkinliğini artırmıştı. 1890'lı yılların başından itibaren de Fransa etkinliğini Suriye ve Filistin'de artırmıştı. Yine aynı dönemde İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya ile XIX. yüzyılın başında Bağdat Demiryolu yapımının başlaması ile birlikte bu devletlerin arasına Almanya'da katılmıştı³⁴.

Osmanlı topraklarında çıkar çatışması içinde olan bu büyük devletlere karşı II. Abdülhamit, denge politikası izlemiştir. Özellikle Berlin Anlaşmasından sonra İngiltere ile Fransa'nın Rusya'ya karşı Osmanlı'nın

zaman-ı sa'âdeti incisâm hazret-i kemiyet-i sitânilerine mütesâdüf ve mütemefîsî idüğünden **dünyalar durdukça nâm be-nâm** ve asâr-ı pür-ihtîşâm hazret-i veliyü'l-nimetlerini umûm-u teb'â-ı 'Osmâniyyeleri tarafından temcîd ve tecbîl kılınacaktır..."**BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz)**, 7 Eylül 1314 (19 Eylül 1898). Not: belgenin iç kısımdaki tarihi esas alınmıştır. Kapakta tarih bulunmamaktadır.

³² **BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz)**.

³³ **BOA. T. 171**, Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 7.

³⁴ Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", **History Studies Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue**, 2010, s.289-290.

toprak bütünlüğünü koruma politikasını terk etmesi, karşısında II. Abdülhamit, Bağdat Demiryolu projesini Almanya'ya vermişti. Bu durum diğer emperyalist devletleri oldukça rahatsız etmiştir. Almanya'nın ekonomik nüfuz alanını genişletmesinden tedirgin olan İngiltere, Fransa ve Rusya Osmanlı Devleti'ne ihraç ettikleri malların önünün kesilmesi ya da ucuza aldıkları hammaddeleri artık temin edememe riski ile de karşı karşıya kalmışlardı. Daha önce Osmanlı topraklarında gözünün olmadığını söyleyen Almanya, Bağdat Demiryolu imtiyazını alarak, artık bu rekabet ortamında var olduğunu göstermiştir. XX. yüzyılın başında ise geleneksel politikasının aksine Amerika'nın da Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazı almak için teşebbüste bulunması bu devletlerin var olan çıkar çatışmasını daha da içinden çıkılmaz bir hale sokmuştur. 1908 yılından itibaren Amerikan Hükümeti izlediği emperyalist politika sonucu Ortadoğu petrolleriyle yakından ilgilenmiş ve bunun sonucunda demiryolu imtiyazı almak için diğer emperyalist ülkeler ile rekabete girmiştir³⁵.

Bu dönemde Anadolu'da demiryolu yapımı için Nâfia nezaretine yedi ayrı başvuru yapılmıştır. Bu yedi başvurudan bazıları Batı Anadolu ve Trakya'da demiryolu yapımı ile ilgili olmasına rağmen, Osmanlı Hükümeti birliğin sağlanabilmesi için özellikle Doğu ve Güneydoğu'da demiryolu imtiyazı vermeyi tercih etmiştir. Bu başvuruları yapanlar arasından sıyrılarak öne çıkan isim ise Amiral Colby Mitchell Chester olmuştur³⁶.

1909 yılında Amerika'da **The Ottoman-American Development Company** (OADC) adlı Şirketi kuran Chester'in girişimleri sonuç vermiş ve Mart 1909'da Nâfia Vekâleti ile bir ön sözleşme imzalanmıştı. Bu sözleşmede, Sivas ile Van arasında Çaltı, Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'ten geçen **geniş bir hat** ile bunu bir yandan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye diğer yandan Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'de Akdeniz'e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık veya Süveydiye'de bir limanın yapımı öngörülmüştü. Daha sonra Osmanlı yönetimi ön sözleşmede imtiyaz isteklisinin yararına birtakım değişiklikler yapmıştır. Yapılacak hattın normal genişlikte değil **dar hat** olacağı belirtilmiştir. Van'a gidecek hat, Sivas yerine Harput'tan başlayacak Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacaktı. Akdeniz'de varılacak yerin ve

³⁵ Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", **History Studies Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue**, 2010, s.289-290.

³⁶ **Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Nafi'a Encümenince Tanzim Olunan Esbâb-ı Mucibe ve Madde-i Kanuniye Layihaları**, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Numara:63, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327, s. 8.

yapılacak limanın Yumurtalık olacağı kesinleşmişti³⁷. Bu safhada hatların uzunluğu 2000 kilometre kadardı. Yapılacak hatların çevresindeki kırk kilometrelik Şeritler içinde yer alan petrol dâhil tüm maden yatakları, imtiyaz sahibine bırakılacaktı³⁸.

II. Meşrutiyet yönetiminin önemli icraatlarından biri, Şarkî Anadolu Demiryollarının inşası ve işletilmesi için müzakerelerin başlatılmasıydı. Bu imtiyaz için yukarıda da belirtildiği üzere çok fazla miktarda (7 talip) başvuru olmuş ve Meclis bu başvuruların her birini 13 Mayıs 1911 tarihli oturumunda değerlendirmiştir³⁹.

İmtiyaz talebinde bulunan bir diğer şirket de Amerikan şirketi idi. İmtiyaz talebinde bulunan **Çe-çi Vayet Demiryolu İnşaat Şirketi** adına Amerikalı Doktor Glaskov tarafından yapılan talep, değerlendirmeye alınmıştı. Buna göre, demiryolu hattının genişliği 1.05 cm. olacaktı. Bu haliyle demiryolu hattı dar hat olmaktaydı. Hattın başlangıcı **Tablo III**'de görüldüğü üzere Sivas'tan başlamaktaydı.

Tablo III:

Çe-çi Vayet Demiryolu Şirketinin Şarkî Anadolu Demiryolu Hattı Güzergâhı

Ana Güzergah	Hattın genişliği
Sivas-Harput-Diyarbakir-Bitlis-Van	1.05 cm
Şube Güzergahları	
Musul-Kerkük-Süleymaniye	1.05 cm.
Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi	1.05 cm.

³⁷ Bkz. **EK III** Mayıs 1913 Tarihli Demiryolu Hatları Haritası I, **BOA. HRT.** 140

³⁸ **Şarkî Anadolu Temüryolları...**, s. 1-9.

³⁹ **Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Naftı'a Encümenince Tanzim Olunan Esbâb-ı Mucibe ve Madde-i Kanuniye Layihaları**, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Numara:63, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327, s. 3. "...Nafia nezaretinin zıkr olunan tezkeresinde muharrer olduğu üzere 1 metro 5 santimetro arzında olarak Sivas'dan bida' ile Harput-Diyarbakir-Bitlis'den ve Van Gölünün şimal veya cenubundan bil-mürur Van'a müntehî olmak ve hatt-ı mezkurun bir nokta-ı münasebesinden ayrılarak Musul ve Kerkük'den mürur ile Süleymaniye'ye ve kezâlik yine bir nokta-ı münasebeden başlayarak Ceyhan vadisini takiben Yumurtalık körfezine birer şube tesis kılınmak ve hattın tarafeyninde 20'şer kilometro dahilindeki muntka-ı araziyye müsadif ve hükümete aid meadinin keşf ve taharrisi selahıyyatı 16 mah müddetle şirkete hasr olunmak ...".

Sivas'tan başlayan hat Harput, Diyarbakır ve Bitlis'ten geçerek, Van Gölü'nün kuzeyinden veya güneyinden Van'a doğru uzatılacaktı. Hattın bir kolu ise Musul ve Kerkük'ü takip ederek Süleymaniye'ye uzanacaktı. Hat yine uygun olan bir mevkide bir kol daha oluşturacaktı. Bu kol ise Ceyhan Vadisini takiben Yumurtalık Körfezine doğru bir şube inşa edilecekti.

İmtiyaz talebindeki önemli noktalardan biri, hat boyunca ve hattın her iki tarafında 20 kilometrelik alanda yer alan devlete ait arazi üzerinde maden arama, çıkarma ve işletme talebinde bulunulmasıdır. Şirket, demiryolu ana hat ve şube hatlarını teminatsız olarak inşa ettiği takdirde, devlet olarak 20 yıl süreyle bir başkasına aynı noktalarda maden açma ve işletme hakkı tanınmayacaktı. İmtiyaz süresinin bitimine kadar da bulunacak maden Şirket tarafından işletilecekti.

İmtiyazın ilk 15 yılı içerisinde demiryolu hâsılatı her 1 kilometre için 12. 500 Franga ulaşır ve geçerse, vergi artırımından şirket etkilenmeyecek ve indirimli vergiden istifade etmeye devam edecekti. Buna karşılık Şirket, demiryolu hâsılat-ı safiyetinin %2'lik payını ve maden Rüsüm-u nisbiyyesinin %50'sini devlete ödeyecekti. Meclis-i Mebusan'da yapılan müzakerelerde bu hat için daha karlı ve kazançlı teşebbüslerin olduğundan şimdilik bu talep onaylanmamıştı⁴⁰.

Yukarıda da belirtildiği üzere, Anadolu Şarkî Demiryolu hattı için ikinci önemli başvuru, **American Ottoman Development Kumpanyası** adına hareket eden Mr. Chester ve Colet tarafından yapılmıştı. Bu başvuru daha kazançlı görülerek görüşmelere başlanılmıştı⁴¹. Yapılan teklife göre, demiryolunun geçeceği güzergâhlar **Tablo IV te** verildiği şekliyle mukavelede yer almıştı.

⁴⁰ *Şarkî Anadolu Temüryolları...*, s. 3-5.

⁴¹ *Şarkî Anadolu Temüryolları*, s. 3-5. “Amerikan-Ottoman Developman Kumpanyası namına hareket eden Mister Chester ve Kolat taraflarından der-miyân olunan şera’it daha nafi görülerek mumâ-ileyhuma ile müzakerata girilmiş ve Nafia Nezaretiyle muma-ileyhuma arasında icra kılınan tedkikat ve teklifat neticesinde tarafeynin muvaffakatiyle şirket Sivas’dan bida’ ile Diyarbekir-Ergani ve Bitlis’den mürûr ederek Van gölünün şimâl veya cenub sahilini takiben Van’a muntehî olmak üzere bir hatt-ı esasi ile bu hattın bir noktasından ayrılarak hükümetin intihabına talikan Yumurtalık veya Süveydiye’de Bahr-i Sefid’e ve yine hatt-ı mezkûrun bir nokta-ı münasebesinden başlayarak Musul ve Kerkük istikametiyle Süleymaniye’ye vâsıl olmak üzere şube hatları inşa ve işledilmesini deruhde ve işbu hatların güzergâhları ve hatt-ı esasi ile şube hatlarının mahall-ı telakiyyelerinin hükümet tarafından kabul ve tasdik...”.

Tablo IV

American-Ottoman Development Kumpanyası'nın Anadolu Şarkî Demiryolu Güzergâhı

Ana Güzergah	Hattın genişliği
Sivas-Diyarbakır-Ergani-Bitlis-Van	1.05 cm
Şube Güzergahları	
Musul-Kerkük-Süleymaniye	1.05 cm.
Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi	1.05 cm.

Tabloda da görüldüğü üzere Şirket, demiryolu hattını Sivas Vilayetinden başlatıp Diyarbakır-Ergani ve Bitlis'ten geçerek, Van Gölü'nün kuzey veya güney sahillerini takip ederek Van Vilayeti merkezine kadar uzanmaktaydı. Bunun haricinde şube hatları ise Musul ve Kerkük istikametiyle Süleymaniye yönüne gitmekteydi⁴².

Devlet, hatlar için herhangi bir teminata bulunmamakla birlikte, hattın her iki tarafında 20 kilometrelik arazinin mülksüz olan kısımlarında, demiryolu imtiyaz süresine paralel olarak 99 yıl boyunca keşfettiği madenleri işleme hakkını talep etmişti. Bu süre zarfında ilk 20 yıl hariç diğer yıllarda da diğer müteşebbislere maden açma ve işletme hakkı tanınacaktı. Uygulanmakta olan Maden Nizamnamesi'ne uygun olarak Rüsum-ı Nisbiyye ödenecekti. Ancak indirimli tarifelerden de istifade edebilecekti. Kar ettiği takdirde fazlasını vermeyecekti. İmtiyaz kabul edilmediği takdirde, evraklarını Nezarete teslim edecekti. İmtiyazını onaylanması halinde yatırmış olduğu 20.000 Osmanlı Altını kefalet akçesi 50.000 olacaktı⁴³.

Şirketin, Sivas ile Bahr-i Sefid arasındaki demiryolunu, Sivas-Van hattıyla veya Süveydiye veya Yumurtalık'a gidecek hattın mevkillerinin belirlenmesiyle Bitlis'e doğru 150 kilometrelik alanda toprak tesviyesini gerçekleştirmesi gerekmektedir. Aksi halde hükümet tarafından teminat akçesine el konulacaktı. Devlet çeşitli nedenler ileri sürerek bu imtiyazı ilk olarak onaylamamıştı. Gerekçelerden biri Diyarbakır hattının bir müddet için Bağdad hattı ile birleştirilmemesinin gerektiği şeklinde bir açıklamada

⁴² Bkz. **EK III** Mayıs 1913 Tarihli Demiryolu Hatları Haritası I, **BOA. HRT.** 140

⁴³ *Şarkî Anadolu Temüryolları...*, s. 4-5.

bulunulmuştu. Ancak daha sonra yapılan müzakereler sonucunda, hattın başlangıç noktası **Tablo V** teki gibi belirlenmişti⁴⁴.

Tablo V

American-Ottoman Development Kumpanyası'nın Anadolu Şarkî Demiryolu Güzergahı

Ana Güzergah	Hattın genişliği
Harput-Diyarbakır-Bitlis-Van (Van Gölü vapur ulaşımı)	1.05 cm
Şube Güzergahları	
Musul-Kerkük-Süleymaniye	1.05 cm.
Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi	1.05 cm.

Hattın başlangıç noktası, Sivas olmayıp, Harput'tan başlayacaktı. Ergani-Diyarbakır-Bitlis'ten geçerek, Van Gölü'nün kuzey veya güney sahilini takiben Van Vilayeti'ne veya Van Gölü'nde yapılacak vapur ulaşımı vasıtasıyla hat uzatılacaktı. Ayrıca hat Harput'tan ayrılıp Ceyhun Vadisi'ni takiben Yumurtalık'a ve Harput-Van hattında tayin edilecek bir noktadan Musul-Kerkük ve Süleymaniye'ye uzanacaktı⁴⁵. Ayrıca 20 kilometrelik alanda maden arama ve işletme hakkı dahil olmak üzere Nafia Nezareti, Ottoman-American Development Şirketi adına Mösyö James, Mösyö Artur, Mr. Chester ve Mösyö Colat'a imtiyazı vermeye yetkili kılınmıştı⁴⁶.

Amerikan yönetimi bu dönemde geleneksel politikasına ters bir davranış göstererek, petrol yatırımları konusundaki kararlılıkları sonucu Chester Grubuna tam destek vermişti. Monroe Doktrinine aykırı hareket ederek Chester Projesinin kabulüne ilişkin bir hayli çaba gösteren Amerika'ya,

⁴⁴ *Şarkî Anadolu Temüryolları...*, s. 4-5.

⁴⁵ Bkz. **EK IV** Mayıs 1913 Tarihli Demiryolu Hatları Haritası II, **BOA. HRT.** 936.

⁴⁶ *Şarkî Anadolu Temüryolları...*, s. 8. "...Harput'dan beda' ile Ergani-Diyarbakır ve Bitlis'den bil-mürûr Van Gölünün şimâl veya cenub cihetini takiben Van'a veyahut bir güne imtiyaz ve inhısârı mütezammın olmayarak Van Gölünde seyr-i sefa'in icrasına selahıyyatı olmak şartıyla Van gölüne ve kezâlik Harput'dan ayılarak Ceyhun Vadisi takiben Yumurtalığa ve Harput-Van hattının tayin edilecek bir noktasından beda' ile Musul ve Kerkük'den Süleymaniye'ye müntehî olmak ve hattın tarafeyninde 20'şer kilometroluk arazi dahilinde Meadin nizamnamesine tevfiқан 2 sene müddetle Meadin taharrisi için ruhsatname ita olunmak ve meadin-i mekşufa hakkında mukavele-i katiyyenin Meadine müteallık ahkamına Tefvik-i mu'amele edilmek üzere şebeke-i hududiyyenin merbut mukavele-i ibtidaiyye ve katiyye ve şartname dairesinde inşası ve işletdirilmesi imtiyazının (Ottoman-American Developman) Şirketi nam ve hesabına hareket edden Mösyö James ve Kolat ve Mösyö Artur T. Chester'a itasına Nafia nezareti mezundur...".

Avrupa devletlerinin bakışı da değişmiştir. 28 Haziran 1910 tarihinde Meclisin imtiyaz anlaşması görüşmesini belli olmayan ileri bir tarihe ertelemesi Chester Grubunda hayal kırıklığına neden olmuştu. Amerikan Dışişleri Chester Grubuna mücadeleyi bırakmamaları hususunda telkinde bulunmuş ve taraflar arasında 1911 yılının şubat ayına kadar görüşmeler devam etmişse de bir sonuca ulaşamamıştı⁴⁷.

Bu girişimin başarısız olmasında, Almanya ve İngiltere'nin Osmanlı Devleti üzerindeki yaptığı baskının, Osmanlı Devletinin Amerikan Hükümetini kapitülasyonların kaldırılması konusunda ikna etmek istemesinin ve yine doğuda demiryolu yapımının Ermeni ve Rus meselesi açısından olumsuz sonuçlar doğurabileceği endişesi yaratmasının büyük payı olmuştu. Osmanlı yöneticileri Chester Grubu ile görüşmeleri süresince, projeye ilişkin Alman itirazlarını erteleme bahanesi olarak öne çıkarmışlardır. Chester Grubu hükümete baskı yapmak düşüncesi içerisinde iken, başvurunun Heyeti Vükelaya yollandığı ve birkaç gün sonra da Meclis'e sunulabileceğinin duyumunu almışlardı. Bu beklenti içerisinde iken 1 Haziran 1912'de Meclis 64'e karşı 77 oyla konunun detaylı incelenmesi için yeterli zamanın olmadığını belirterek, kararı bir sonraki yasama dönemine ertelenmesine karar vermişti. Eylül 1911'de Trablusgarp Savaşının çıkması umutların tamamen yok olmasına sebep olmuştur. Tüm bu olumsuz gelişmelere karşısında, Chester ve ortakları 1912 yılı başlarında eski Şirketi sonlandırıp yerine Ottoman-American Exploration Company (OAEC) adıyla yeni bir Şirket kurarak, yeniden Amerikan Dışişleri Bakanlığına başvurmuşlardı. Ancak, Amerikan Dışişlerince sadece herhangi bir Amerikan grubuna olduğu kadar kendilerine yardımcı olunacağı belirtilmiştir. Destek politikasını geri çeken Amerikan Dışişleri, 1920'li yıllara kadar Chester Projesini gündemine almayacaktır⁴⁸.

SONUÇ

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin sosyal, ekonomik ve kültürel alanlarda yoğun bir şekilde ıslahat ve reform hareketlerine sahne olduğu bir dönemdir. XIX. Yüzyıla gelindiğinde devlet adamları, devletin gelirlerini artırmak amacıyla ticaret, ziraat ve sanayi gibi konularda ciddi olarak çalışacak

⁴⁷ Erdal Açıkşes, Rahmi Doğanay, **Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi**, Fırat Ün. Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, Elazığ, 2010, s.47-63.

⁴⁸ Erdal Açıkşes, Rahmi Doğanay, **Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi**, Fırat Ün. Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, Elazığ, 2010, s.47-63.

müesseseler tesisinin gerekliliği üzerinde durmuşlardır. Meşrutiyet devrinde ise bayındırlık alanında, düşünceden uygulamaya geçiş dönemidir. Zira kamulaşma alanında yapılacak hizmetler, hem Osmanlı Devleti'nin gelişmişlik düzeyini ortaya koyacak, hem de kültürleşmesinin bir göstergesi olacaktır. Bununla birlikte XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı devleti, bayındırlık alanında yapacağı hizmetlerde büyük müdahalelerle karşı karşıya kalmıştır.

Osmanlı döneminde Harput ve çevresi coğrafi mevkii sebebiyle fazla bir ilerleme kaydedememiştir. XIX. yüzyılda Doğu bölgesinin, Dünya ticarî dengesinde meydana gelen değişikliklerden en az etkilenen bölge olduğunu belirtmek gerekir. Bunun en başta gelen sebebi ise ulaşım ağlarının yetersiz olmasıdır. Karayollarının yanı sıra demiryollarının da yokluğu, bu bölgedeki ürünlerin uzak pazarlara nakledilmesini güçleştiren en önemli sebep olarak görülmektedir. Bu bölgede, XIX. yüzyılın ikinci yarısında özellikle II. Abdulhamid döneminde karayollarında bir kısım gelişmeler kaydedilmiştir. Demiryollarında ise bu bölgede Harput'un da içerisinde olduğu sahadaki gelişmeler 93 harbinden sonraki dönemdedir. Bunun birlikte demiryolları sahasında yapılmak istenenler, proje olarak kalmıştır.

Osmanlı devletinin bu dönemde içerisinde bulunduğu şartlar ülke genelinde olduğu gibi Şark Vilayetlerinde de tek başına bir kısım ıslahatlar ve bayındırlık faaliyetleri yapmasını engellemiştir. Özellikle Berlin Antlaşmasından sonra Batılı devletler, Osmanlı devleti üzerindeki baskılarını artırmışlar ve kendi çıkarları doğrultusunda Şark Vilayetlerinde bir kısım ıslahatlar yapılmasını gündeme getirmişlerdir. Esasında Osmanlı devleti de bu bölgelerde gerekli ıslahatların yapılmasını bir zorunluluk olarak görmekteydi. Dolayısıyla bu alanda kendisine sunulan projeleri yine de kendi menfaatleri açısından değerlendirmiş ve şartları kendi lehine çevirmeye çalışmıştır. İşte bu dönemde Şarkî Anadolu'da Demiryolları yapılması için bir kısım projeler gündeme gelmiş ve Osmanlı devleti bu projeleri değerlendirmiştir. Zira son asrın büyük icadı olan demiryolları bayındırlıkta yeni bir hamle olarak değerlendirilmektedir. Bu projelere bakıldığı zaman, Şark vilayetleri içerisinde önemli bir merkez olan Harput'un ön plana çıktığı görülmektedir. Yapılan her proje içerisinde Harput mutlaka yer almış ve hatta Harput'a yer vermeyen projeler, Osmanlı devleti tarafından kabul edilmemiştir. Bu da göstermektedir ki, Osmanlı devleti, Şark Vilayetlerine yapılacak yatırımlar açısından, Harput'u önemli bir merkez olarak görmekteydi. Bununla birlikte yukarıda da izah edildiği üzere, bu projelerin hiç biri gerçekleştirilememiş ve Osmanlı devleti zamanında Harput Demiryolu ağına dâhil edilememiştir. Bu bölgenin

demiryolları ağına katılması ancak Cumhuriyet sonrası 1934 yılında olmuştur.

Ek: I H.1302 (1884-1885) Tarihli Proje. BOA, HRT. 2116.



EK II: İstanbul-Basra Demiryolu Güzergâhları (1896) .BOA. HRT.373



622 İbrahim YILMAZÇELİK-Sevim ERDEM, Meşrutiyet Döneminde Gerçekleştirilemeyen Bir Proje: Şarkî Anadolu Demiryolu Projesi ve Bu Projede Harput Sancağının Rolü

EK III Mayıs 1913 Tarihli Demiryolu Hatları Haritası I, BOA. HRT. 140



EK IV Mayıs 1913 Tarihli Demiryolu Hatları Haritası II, BOA. HRT. 936

